numer 4 (51) - kwiecień 2012



miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego

PRZYSTANEK WARSZAWA

„EŁKI", „SOLARIA" I RESZTA...

EKSPRESEM PRZEZ MOST



WYDAWCA

Zarząd Transportu Miejskiego
m. st. Warszawy
Redaguje zespół prasowy
Redaktor prowadzący:
Igor Krajnow

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa
Infolinia 24h: (22) 194 84
info@ztm.waw.pl

Nakład: 5 789
Prenumerata: ztm.waw.pl (zakładka newsletter)
Archiwalne numery: issuu.com/ztm.warszawa

Napisz do nas:
iZTM@ztm.waw.pl

DRODZY **CZYTELNICY**

Warszawskie przystanki komunikacyjne czeka niebawem wielka rewolucja. Najprawdopodobniej jeszcze w pierwszej połowie roku ogłoszony zostanie przetarg na wybór prywatnej firmy reklamowej, która ustawi na nich ponad 1,5 tys. eleganckich, supernowoczesnych wiat. Na zawsze z warszawskiego krajobrazu znikną szare budki, pamiętające lata 70. ubiegłego wieku i czerwone, półokrągłe zadaszenia stojące m.in. w centrum, które nieraz są tak mocno skorodowane, że wyglądają jakby trzymały się prosto tylko dzięki cienkiej warstewce farby. Dlatego tematem tego numeru są warszawskie przystanki. Piszemy o kulisach pierwszego w stolicy programu Partnerstwa Publiczno Prywatnego. Planowana wymiana wiat to również bardzo dobry moment na to, by Czytelnikom iZTM przypomnieć ich historię. Zachęcamy też do lektury minireportażu o ciężkiej pracy brygad przystankowych oraz tekstu o kwotach, jakie Warszawa musi ponosić na wymianę elementów infrastruktury przystankowej niszczonych przez bezmyślnych wandali.

W iZTM nie mogło zabraknąć wyczerpującej informacji o zmianach w komunikacji związanych z kolejnymi tegorocznymi remontami i wyłączeniami ruchu. A trzeba przyznać, że przed pasażerami komunikacji miejskiej w Warszawie, a także przed nami – którzy tę komunikację organizujemy – ciężkie miesiące. Zaraz po świętach rozpocznie się remont torów tramwajowych w al. Jana Pawła II. Potrwa do 29 kwietnia. Gdy tramwaje wrócą na al. Jana Pawła II, znikną z ul. Marszałkowskiej. Autobusy zresztą też. Marszałkowska zostanie zamknięta w związku z budową stacji metra Świętokrzyska dla II linii metra. Będzie nieprzejezdna do połowy września!

Piszemy również o kampanii „Nie daj się zrobić w jajo" ostrzegającej przed kieszonkowcami, którzy zwłaszcza teraz – przed świętami – dwoją się i troją, by nieuważnych pasażerów pozbawić zawartości portfeli. W cyklu poświęconym 20-leciu ZTM piszemy o pamiątkowych medalach od Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Nie zapominamy również o naszych przyjaciołach z Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej, którzy przypominają historię i odsłaniają kulisy remontu autobusu marki San, a także informują o specjalnym pamiątkowym dukacie z jego wizerunkiem, który wydali razem z Mennicą Polską.

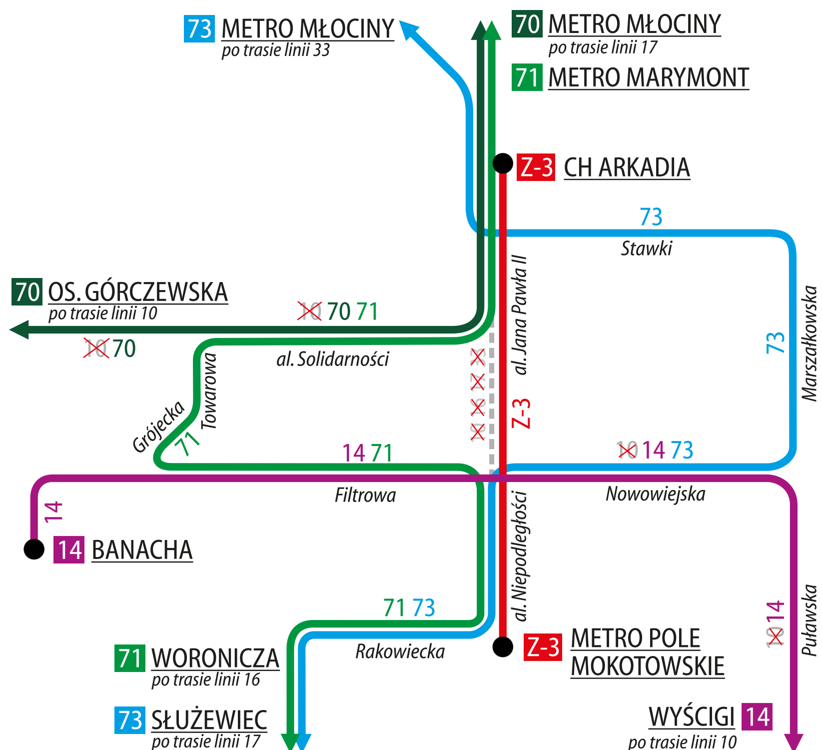
Miłej lektury oraz...
Wesołych Świąt Wielkiej Nocy



KWIECIEŃ BEZ TRAMWAJÓW NA JANA PAWŁA II

10 kwietnia rozpocznie się remont torów tramwajowych na skrzyżowaniu al. Jana Pawła II i Al. Jerozolimskich. W związku z tym zostanie wyłączony ruch tramwajowy na ciągu al. Niepodległości – Chałubińskiego – al. Jana Pawła II, na odcinku od ul. Nowowiejskiej aż do al. Solidarności. Linie tramwajowe zostaną skierowane na trasy objazdowe. Uruchomiona zostanie komunikacja zastępcza. Prace potrwają do 29 kwietnia.

Przed pasażerami stołecznej komunikacji miejskiej kilka ciężkich miesięcy. Wprawdzie dwie linie warszawskiego metra jakie funkcjonują obecnie (Kabaty Centrum i Ratusz Arsenał – Młociny ;-)) znów zostaną połączone w jedną 6 kwietnia, to już 10 kwietnia znikną tramwaje z al. Jana Pawła II. Prace będą musiały zakończyć się w terminie, gdyż od 30 kwietnia torowisko tramwajowe w al. Jana Pawła II będzie bardzo mocno obciążone. Al. Jana Pawła II zostaną poprowadzone objazdy dla tramwajów wycofanych z ul. Marszałkowskiej. Na 30 kwietnia zaplanowano bowiem całkowite zamknięcie Marszałkowskiej przy skrzyżowaniu z ul. Świętokrzyską. Z tego powodu Marszałkowska będzie nieprzejezdna zarówno dla autobusów, jak i tramwajów. Powodem wyłączenia tej arterii jest budowa stacji Świętokrzyska dla II linii metra (o objazdach związanych z zamknięciem Marszałkowskiej piszemy na kolejnych stronach).



A wracając do al. Jana Pawła II – w czasie remontu torów zostanie zawieszone kursowanie czterech linii tramwajowych: **10**, **16**, **17** i **33**. W zamian zostaną uruchomione trzy zastępcze linie tramwajowe i jedna autobusowa:

70: METRO MŁOCINY – Marymoncka – Popiełuszki – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Wolska – Powstańców Śląskich – OS. GÓRCZEWSKA (częstotliwość w szczycie co 10 minut, w międzyszczycie co 15 minut, a w soboty i niedziele co 15-20 minut)

71: METRO MARYMONT – Popiełuszki – al. Jana Pawła II – al. Solidarności – Towarowa – Grójecka – Filtrowa – al. Niepodległości – Wołoska – WORONICZA (częstotliwość w godzinach szczytu co 10 minut, poza godzinami szczytu co 15 minut, a w soboty i niedziele co 15-20 minut)

73: METRO MŁOCINY – Broniewskiego – al. Jana Pawła II – Stawki – Andersa – Marszałkowska – Nowowiejska – al. Niepodległości – Wołoska – SŁUŻEWIEC (częstotliwość w szczycie co 5 minut, w międzyszczycie co 7,5 minuty, a w soboty, niedziele i święta co 7,5-10 minut)

Linia autobusowa **Z-3**: CH ARKADIA – rondo „Radosława" – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – METRO POLE MOKOTOWSKIE (częstotliwość w godzinach szczytu co 4-5 minut, poza szczytem co 6 minut, w święta co 7,5-10 minut).

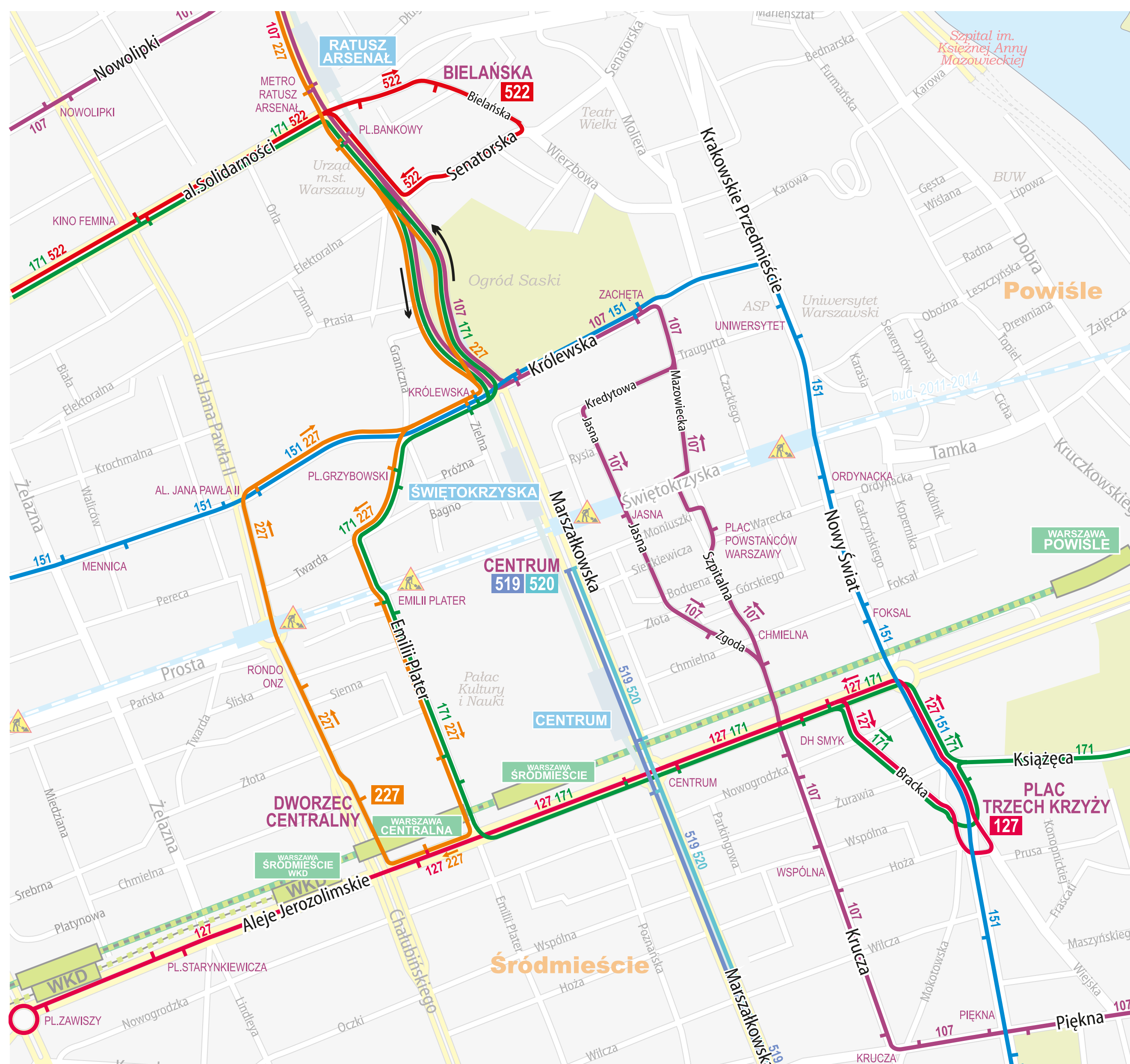
Linia tramwajowa **14** będzie kursowała na wydłużonej trasie: BANACHA – Banacha – Grójecka – Filtrowa – Krzywickiego – Nowowiejska – Marszałkowska – Puławska – WYŚCIGI.

Ruch tramwajowy w Al. Jerozolimskich będzie utrzymany!



Tramwaje nie będą kursowały na odcinku od Nowowiejskiej aż do al. Solidarności

PRAWIE PIĘĆ MIESIĘCY BEZ MARSZAŁKOWSKIEJ



W czasie budowy stacji metra Świętokrzyska (przesiadkowej między I i II linią) konieczne będzie zamknięcie przejazdu ul. Marszałkowską w rejonie budowy. Stanie się to 30 kwietnia. Na trasy objazdowe zostaną skierowane linie tramwajowe i autobusowe. Utrudnienia potrwają do połowy września. Zapraszamy do zapoznania się już teraz z informacjami o funkcjonowaniu komunikacji miejskiej w tym okresie.

W czasie wyłączenia ruchu na skrzyżowaniu Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej na trasy objazdowe zostaną skierowane linie tramwajowe: **4** i **15**. Będą kursowały przez al. Jana Pawła II. Linia **16** zostanie przywrócona na swoją trasę podstawową i z ul. Woronicza będzie dojeżdżała do pętli na Żeraniu przy ul. Jagiellońskiej. Dwie linie zostaną zawieszone – **18** i **35**. Uruchomiona zostanie za nie tramwajowa linia zastępcza **74**.

Na trasy objazdowe zostaną skierowane linie autobusowe: **107, 151 i 171.** Będą one prowadziły ulicami: Kredytowa – Jasna/Szpitalna – Mazowiecka (107), Królewska – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat (151) i pl. Grzybowski – ul. Emilii Plater (171). Linie **127 i 520** zostaną podzielone. Będą kursowały na trasach skróconych, a na odcinkach, z których zostaną wycofane, zostaną zastąpione przez nowo uruchamiane linie: **227 i 522**.

Niewielkiej korekcie ulegnie również trasa linii **519**.

Zmienią się również trasy kilku linii nocnych. Linie: **N32, N35, N85, N38 i N88** po dojechaniu do pl. Zawiszy pojadą Al. Jerozolimskimi i Marszałkowską do przystanku Centrum, który będzie przy ul. Marszałkowskiej między Złotą a Sienkiewicza. Zaś linie: **N42, N45 i N95** po wyruszeniu z pętli przy Dworcu Centralnym pojadą Emilii Plater i Al. Jerozolimskimi do al. Jana Pawła II, którą dotrą do swoich podstawowych tras.

Uruchomiony zostanie również dodatkowy przystanek przy ul. Marszałkowskiej, pomiędzy Al. Jerozolimskimi a ul. Widok.



Z powodu budowy stacji przesiadkowej Świętokrzyska ul. Marszałkowska będzie nieprzejezdna prawie pięć miesięcy

ZMIANY TRAMWAJOWE

Linia 4

Linia zostanie skierowana na trasę objazdową prowadzącą ulicami: ŻERAŃ WSCHODNI – ... – most Gdański – **Słomińskiego – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości – Nowowiejska** – pl. Zbawiciela – Marszałkowska – Puławska – WYŚCIGI.

Tramwaje tej linii będą kursowały z częstotliwością co 10 minut w godzinach szczytu i co 15 minut poza godzinami szczytu i w święta.

Linia 15

Tramwaje tej linii będą kursowały trasą: MARYMONT-POTOK – Mickiewicza – Andersa – **Stawki – al. Jana Pawła II – Chałubińskiego – al. Niepodległości** – Nowowiejska – Krzywickiego – ... – P+R AL. KRAKOWSKA.

W godzinach szczytu linia będzie jeździła co 10, a poza szczytem i w święto co 15 minut.

Linia 16

Przywrócona zostanie podstawowa trasa linii: **WORONICZA – ŻERAŃ FSO.** Zadaniem linii będzie zastąpienie zawieszanej z powodu zamknięcia Marszałkowskiej linii **18**.

Jej częstotliwość będzie wynosiła 10 minut w godzinach szczytu oraz 15 minut poza szczytem i w dni wolne.

Linia 18

Linia zostanie zawieszona. Na odcinku trasy do Żerania FSO zostanie zastąpiona przez linię **16**, a na odcinku trasy na Służewiec „osiemnastkę" zastąpi linia **74**.

Linia 35

Linia również zostanie zawieszona. Na odcinku trasy przebiegającym ul. Puławską zostanie zastąpiona przez linię **74**, a na odcinku trasy do Nowego Bemowa zastąpią ją dodatkowe kursy linii **28**.

Linia 74

Będzie to linia zastępcza za linie: **18** i **35**. Będzie kursowała na trasie: SŁUŻEWIEC – ... – Marszałkowska – pl. Zbawiciela – **Nowowiejska – Krzywickiego – Filtrowa – PL. NARUTOWICZA**

Tramwaje tej linii będą kursowały co 10 minut w szczycie i co 15 minut poza szczytem oraz w święto. Oprócz „osiemnastki" i „trzydziestkipiątki" **74** zastąpi także linię **15** na odcinku trasy: pl. Narutowicza – Politechnika – pl. Zbawiciela.

ZMIANY AUTOBUSOWE – LINIE DZIENNE

Linia 107

Zostanie skierowana na trasę: ESPERANTO – ... – pl. Bankowy – Marszałkowska – **Królewska – Mazowiecka – Kredytowa – Jasna – Zgoda – Krucza (powrót: Krucza – Szpitalna – pl. Powstańców Warszawy – Mazowiecka)** – Piękna – ... – KIERBEDZIA. Częstotliwość kursowania nie zmieni się.

Linia 127

Będzie kursowała na nowej, krótszej trasie: NOWE WŁOCHY – ... pl. Zawiszy – **Aleje Jerozolimskie – Bracka – PL. TRZECH KRZYŻY (powrót: Nowy Świat – Aleje Jerozolimskie)**.

Autobusy będą podjeżdżały na przystanki co 15 minut w godzinach szczytu oraz poza szczytem i co 20 minut w święto.

Linia **127** z powodu bardzo długiej trasy obecnie kursuje bardzo nieregularnie. W czasie zamknięcia Marszałkowskiej linia może napotykać na kolejne utrudnienia. Żeby temu zapobiec zostanie podzielona na dwie linie. Jako **127** będzie kursowała na krótszej trasie – z Włoch do pl. Trzech Krzyży. Na pozostałym odcinku jej dotychczasowej trasy zostanie uruchomiona nowa linia **227** (więcej informacji poniżej).

Linia 151

Linia będzie kursowała trasą: MŁYNÓW – ... – Grzybowska – **Królewska – Krakowskie Przedmieście – Nowy Świat** – pl. Trzech Krzyży – ... – GOCŁAW. Częstotliwość kursowania nie zmieni się.

Linia 171

Linia zostanie skierowana na trasę objazdową: **NOWE BEMOWO** – ... – al. Solidarności – pl. Bankowy – Marszałkowska – **Królewska – pl. Grzybowski – Emilii Plater – Aleje Jerozolimskie** – ... – TORWAR. Częstotliwość kursowania nie zostanie zmieniona.

Linia 227

Będzie to nowa linia kursująca na trasie: **BRÓDNO-PODGRODZIE – Krasnobrodzka – Chodecka – Łojewska – Łabiszyńska – Kondratowicza – Św. Wincentego – Starzyńskiego – most Gdański – Słomińskiego – Szymanowska – Zakroczymska – Konwiktorska (powrót: Bonifraterska – Międzyparkowa – Słomińskiego) – Świętojerska – Anielewicza – Zamenhofa – Nowolipki – Andersa (powrót: Andersa – Świętojerska) – pl. Bankowy – Marszałkowska – Królewska – pl. Grzybowski – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II – DW. CENTRALNY (powrót: al. Jana Pawła II – Grzybowska)**.

W godzinach szczytu linia będzie kursowała co 20 minut. Poza szczytem i w święto – co pół godziny. Jej zadaniem będzie zastąpienie linii **127** na odcinku między Bródnem a Śródmieściem.

Linia 519

Trasa linii zostanie zmieniona nieznacznie. Autobusy zamiast na Dworzec Centralny będą podjeżdżały w rejon skrzyżowania Świętokrzyskiej z Marszałkowską od jego południowej strony. Linia będzie miała postój między ulicą Sienkiewicza a Moniuszki i będzie zawracać przez nieczynne torowisko tramwajowe. Po wyłączeniu ruchu tramwajowego na ul. Marszałkowskiej, autobusy będą dzięki temu – przynajmniej częściowo – uzupełniały metro, które pozostanie na tym ciągu jedynym środkiem transportu szynowego. Częstotliwość linii nie zmieni się.

Linia 520

W celu minimalizacji spodziewanych dużych utrudnień, linia zostanie podzielona (tak jak **127**) na dwie krótsze. Jako **520** będzie kursowała na trasie skróconej. Z Marysina będzie dojeżdżała, tak jak linia **519**, w rejon skrzyżowania Marszałkowskiej i Świętokrzyskiej od południowej strony (będzie kursowała z niezmienioną częstotliwością). Na odcinku jej trasy między Śródmieściem a Wolą zostanie zastąpiona przez uruchamianą linię **522**.

Linia 522

Zostanie uruchomiona na trasie: **ZNANA – Stroma – Strąkowa – Boznańskiej – Jana Olbrachta (powrót: Jana Olbrachta – ZNANA) – Górczewska – Leszno – Okopowa – al. Solidarności (powrót: al. Solidarności – Leszno) – Bielańska – BIELAŃSKA (powrót: Bielańska – Senatorska – pl. Bankowy – al. Solidarności).**

Linia będzie kursowała co 6 minut w godzinach szczytu oraz co 10 minut poza szczytem i w święto.

ZMIANY AUTOBUSOWE – LINIE NOCNE

Linia N32

Linia będzie kursowała na trasie: LOTNISKO CHOPINA – (...) – pl. Zawiszy – **Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – CENTRUM**.

Linie N35 i N85

Linie będą kursowały trasą: URSUS NIEDŹWIADEK / PRUSZKÓW / OS.STASZICA / – (...) – pl. Zawiszy – **Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – CENTRUM**.

Linie N38 i N88

Linie zostaną skierowane na trasę: P+R AL. KRAKOWSKA / JANKI / PL. SZWEDZKI – (...) – pl. Zawiszy – **Al. Jerozolimskie – Marszałkowska – CENTRUM**.

Linia N42

Będzie kursowała na trasie: **DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II (powrót: zawrotka na rondzie – al. Jana Pawła II – DW. CENTRALNY) – Grzybowska** – Królewska – ... – OS. GÓRCZEWSKA.

Linie N45 i N95

Zostaną skierowane na trasę: **DW. CENTRALNY – Emilii Plater – Al. Jerozolimskie – al. Jana Pawła II** (powrót bez zmian) – Grzybowska – ... – KAROLIN / OS. GÓRCZEWSKA.

UWAGA! W CZASIE FUNKCJONOWANIA STREFY KIBICA (PODCZAS EURO 2012) PRZEDSTAWIONE POWYŻEJ TRASY MOGĄ ULEC ZMIANIE.

ZTM NIE „MIGA SIĘ" OD OBSŁUGI GŁUCHYCH

Osoby głuche nie mają już najmniejszych problemów, by w siedzibie Zarządu Transportu Miejskiego przy ul. Żelaznej 61 załatwić swoją sprawę. Wszystko dzięki tłumaczowi języka migowego on-line.

Osoba głucha, która przyjdzie do ZTM w sprawach związanych z funkcjonowaniem komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej, znajdzie w recepcji wyraźnie graficznie oznaczone urządzenie – stanowisko tłumacza języka migowego (PJM/SJM) on-line. Zapewni to łatwe, sprawne i profesjonalne załatwienie każdej sprawy.

Jak to działa? Osoba głucha podchodzi do monitora. Na dotykowym ekranie wciska duży zielony przycisk „Połącz". Za pośrednictwem Internetu łączy się w ten sposób z konsultantem znającym język migowy. Klient za pomocą języka migowego przedstawia konsultantowi sprawę, z którą przyszedł. Konsultant widzi klienta dzięki zainstalowanej przy monitorze kamerze. Do monitora dołączony jest też głośnik, przez który konsultant przekazuje sprawę obecnemu przy tej rozmowie pracownikowi ZTM. Pracownik udziela odpowiedzi na pytania (dzięki dołączonemu do urządzenia mikrofonowi), a konsultant za pomocą języka migowego przekazuje je klientowi. Całość odbywa się w bardzo przyjaznej atmosferze.

Tłumacz języka migowego jest dostępny od godz. 8.00 do godz. 16.00, od poniedziałku do piątku.



W Polsce jest około 100 tys. osób głuchych i około 900 tys. osób z niedosłuchem. Większość z tych osób komunikuje się z otoczeniem korzystając z systemu języka migowego (SJM) lub Polskiego Języka Migowego (PJM). Użytkownikom języka migowego, zgodnie z zaleceniami Unii Europejskiej należy zapewnić „dostęp do komunikowania się w instytucjach publicznych w ich narodowym języku migowym" (2010 Brussels Declaration on Sign Language in the European Union). W Polsce od kwietnia 2012 roku obowiązuje Ustawa o języku migowym. Uchwalona 28 lipca 2011 roku ma ułatwiać głuchym komunikowanie się oraz zapewnić im dostęp do informacji.

ZMIANY W SYSTEMIE ULG I TARYFIE PRZEWOZOWEJ

Ząbki w drugiej, a nie pierwszej strefie biletowej. Dzieci korzystają z bezpłatnych przejazdów do 31 sierpnia w roku kalendarzowym, w którym kończą 7 lat, a nie do końca roku szkolnego, w którym kończą 7 lat. Nowy rodzaj biletu dostępny tylko w pojazdach komunikacji miejskiej – to tylko część zmian w systemie ulg i taryfie przewozowej, które weszły w życie 3 kwietnia.



ZĄBKI W DRUGIEJ STREFIE BILETOWEJ

Zmieniły się granice stref biletowych. Stacja kolejowa Ząbki została przeniesiona do strefy drugiej, a przystankiem granicznym jest teraz stacja Warszawa Wileńska. Oznacza to, że **osoby podróżujące pociągami Kolei Mazowieckich na odcinku Warszawa Wileńska – Zagościniec , w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD, są zobowiązane do posiadania biletów ZTM ważnych w drugiej strefie biletowej**.

Jednocześnie przypominamy, że warunki podróżowania autobusami ZTM linii 145, 190,199, 718, 738, 740, 805 obsługujących Ząbki nie zmieniły się. Nadal, wsiadając do autobusu na przystanku w Ząbkach, można dojechać do Warszawy na podstawie biletów ważnych w pierwszej strefie biletowej ZTM.

ZMIANY W SYSTEMIE ULG

Zmianie uległa część przepisów dotyczących ulg na przejazdy komunikacją miejską w Warszawie. Najważniejsza zmiana dotyczy uprawnień do bezpłatnych przejazdów przysługujących dzieciom. **Mogą one podróżować komunikacją miejską bezpłatnie od momentu urodzenia do 31 sierpnia w roku kalendarzowym, w którym kończą 7 lat**. Dotychczas dzieci korzystały z komunikacji miejskiej bez opłat do końca roku szkolnego, w którym kończyły 7 lat.

Od tego roku **z bezpłatnych przejazdów podczas Europejskiego Dnia Bez Samochodu, przypadającego 22 września, będą mogli korzystać wszyscy pasażerowie**. Zgodnie z obowiązującymi dotychczas przepisami, 22 września z ulgi korzystali tylko właściciele lub współwłaściciele samochodu osobowego posiadający przy sobie dowód rejestracyjny pojazdu.

Dodatkowo zmieniono część regulacji prawnych określających rodzaje dokumentów potwierdzających prawo do ulgowych przejazdów. **Honorowi dawcy krwi**, którzy oddali bezpłatnie 18 litrów pełnej krwi (mężczyźni), 15 litrów pełnej krwi (kobiety) lub odpowiadającą tej objętości ilość innych jej składników, powinni podczas podróży komunikacją miejską posiadać przy sobie **legitymację o przyznaniu odznaki honorowej „Zasłużony Honorowy Dawca Krwi"** lub odpowiedni **wpis w legitymacji Honorowego Dawcy Krwi wraz z dowodem tożsamości**.

Dokumentem potwierdzającym prawo do ulgi w przypadku **uczestników studiów doktoranckich** jest **ważna legitymacja określona w rozporządzeniu ministra nauki i szkolnictwa wyższego z 5 października 2011 r. w sprawie studiów doktoranckich oraz stypendiów doktoranckich** (Dz.U. z 2011 r. Nr 225, poz. 1351). Legitymacje doktorantów wydane na blankietach według dotychczasowych wzorów zachowują ważność do 30 września 2012 roku.



BILET JEDNORAZOWY POJAZDOWY

Taryfa przewozowa została rozszerzona o nowy rodzaj biletu – bilet jednorazowy pojazdowy. Bilety pojazdowe będą sprzedawane w automatach biletowych, które zostaną zamontowane w pojazdach komunikacji miejskiej. **Ten rodzaj biletu będzie uprawniał do podróżowania tylko i wyłącznie pojazdem, w którym został kupiony**. Maksymalny czas podróży, jaką będzie można odbyć na jego podstawie, wyniesie 120 minut. Bilet będzie ważny od momentu zakupu i nie trzeba będzie go kasować. W trakcie drukowania biletu, na wyświetlaczu automatu biletowego pojawi się komunikat „Bilet skasowany" w językach polskim, angielskim, niemieckim i rosyjskim.

Cena biletu pojazdowego będzie taka sama, jak biletu jednorazowego, czyli 3,60 zł za bilet obowiązujący w pierwszej strefie oraz 5,60 zł za bilet ważny w pierwszej i drugiej strefie. W biletomatach będą także dostępne bilety ulgowe.

Do czerwca br. planowane jest zamontowanie w autobusach MZA około 120 automatów biletowych, umożliwiających zakup biletów pojazdowych. Kolejnych 500 biletomatów pojawi się do końca tego roku. We wszystkich pojazdach zostaną zamontowane do końca 2014 roku.

Automaty biletowe będą wyposażone w dodatkową funkcję, umożliwiającą zakodowanie biletu kupionego przez Internet.



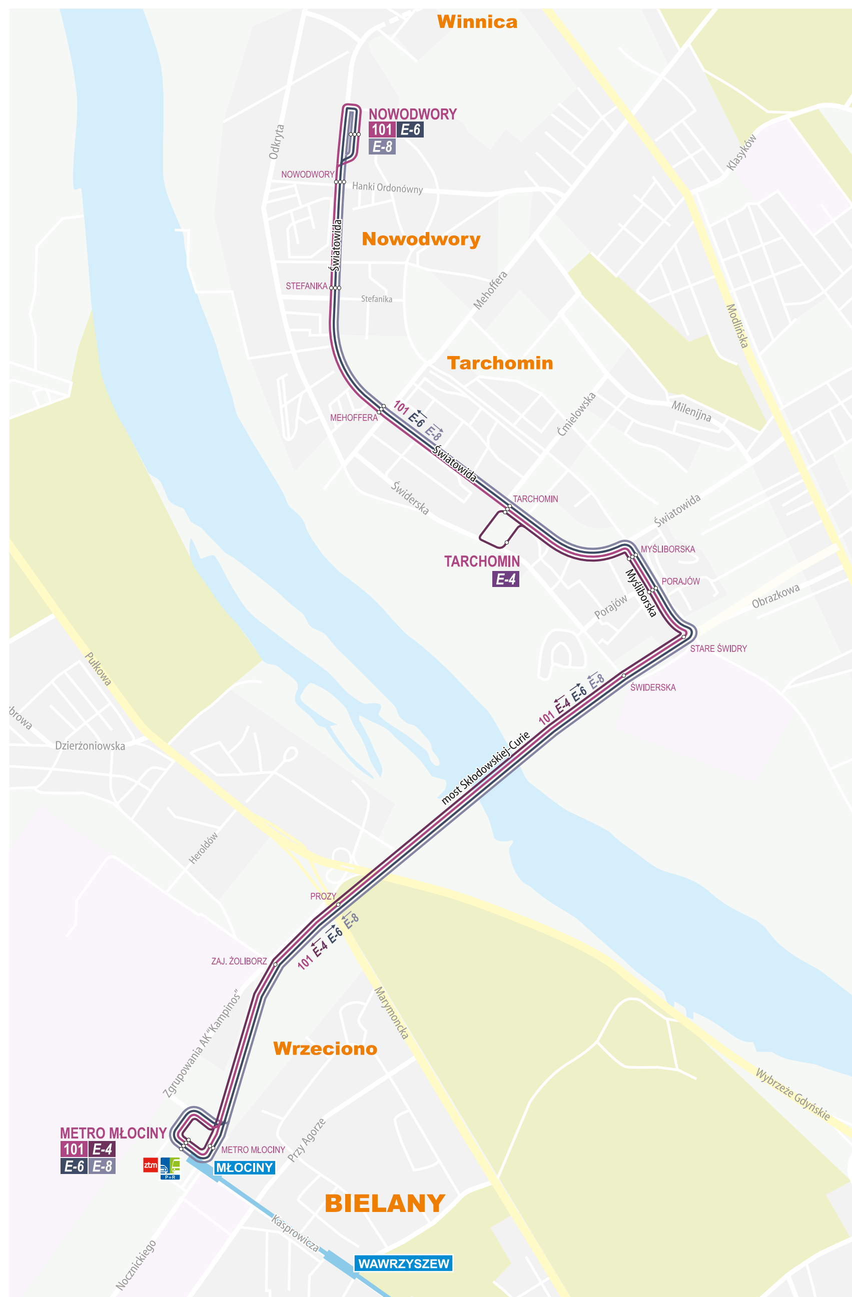
EKSPRESEM PRZEZ NOWY MOST

Od 10 kwietnia mieszkańcy Tarchomina i Nowodworów będą mieli jeszcze lepszy dojazd do stacji metra Młociny przez most Skłodowskiej-Curie. Do kursujących tą przeprawą linii 101 i N01 po świętach Wielkiej Nocy dołączą linie ekspresowe: E-4, E-6 i E-8.

Wprowadzenie ostatecznego układu komunikacyjnego w związku z otwarciem nowego mostu zostało opóźnione nie bez powodu. Gdy przeprawa została oddana do użytku, ruch na pierwszej linii metra był mocno ograniczony. Między stacjami Ratusz Arsenał a Centrum pociągi nie kursowały w ogóle, a na odcinku z Młocin do stacji Ratusz Arsenał kursowały z bardzo niską częstotliwością. Nie miało więc sensu wozić mieszkańców Tarchomina i Nowodworów do rzadko kursującego i bardzo mocno zatłoczonego metra. Na nowy most została więc skierowana tylko nowa linia dzienna 101 oraz linia nocna N01. Gdy metro będzie kursowało już normalnie (od 6 kwietnia), w północnej części Warszawy będą mogły zostać wprowadzone wszystkie zmiany w komunikacji autobusowej zatwierdzone przez ZTM.

Nowym mostem będą kursowały również linie ekspresowe. Będą one jednak jeździły dość nietypowo, bo w jedną stronę. Rano z Tarchomina i Nowodworów linie **E-4** i **E-8** będą dowoziły pasażerów tylko do stacji metra Młociny. W drogę powrotną wyruszą „na pusto", bez zatrzymywania się na przystankach. Dzięki temu szybciej dojadą do swoich pętli początkowych, z których będą mogły niezwłocznie zabrać kolejnych pasażerów. Po południu kierunek ruchu zostanie odwrócony. Zamiast linii **E-4 i E-8** na trasę wyjedzie nowa linia **E-6**. Będzie zabierała pasażerów ze stacji Młociny, wiozła ich na Tarchomin i Nowodwory a potem będzie wracała bez pasażerów i postojów na przystankach na Młociny po kolejnych podróżnych. Co ważne, rozkłady linii ekspresowych będą skoordynowane z rozkładem linii **101**.

Dodatkowo zmienione zostaną rozkłady jazdy linii przyspieszonych: **508** i **511** a trasa linii **510** zostanie nieznacznie zmieniona w okolicach pętli Metro Marymont.



SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE

Linia E-4

Zostanie skierowana na nową trasę: Tarchomin – Świderska – Ćmielowska (powrót: Świętosławskiego) – Świątowida – Myśliborska – most Marii Skłodowskiej-Curie – Metro Młociny.

Autobusy będą podjeżdżały na przystanki co 10 minut. Linia będzie się zatrzymywała na przystankach: Tarchomin, Myśliborska, Porajów i Metro Młociny. Jej zadaniem będzie uzupełnianie w porannym szczycie linii zwykłej **101**.

Linia E-8

Będzie kursowała na zmienionej trasie: Nowodwory – Świątowida – Myśliborska – most Marii Skłodowskiej-Curie – Metro Młociny i będzie się zatrzymywała na przystankach: Nowodwory, Stefanika, Mehoffera i Metro Młociny.

Autobusy będą odjeżdżały z przystanków co 4 minuty. Podstawowym zadaniem linii **E-8** będzie poranne uzupełnienie linii **101** i zapewnienie mieszkańcom Nowodworów szybkiego dojazdu do stacji metra Młociny.



Do kursujących przez most Marii Skłodowskiej-Curie lini 101 i N01 po świętach dołączą linie ekspresowe E-4, E-6 i E-8

Linia E-6

To nowa linia, która zostanie uruchomiona na trasie: Metro Młociny – most Marii Skłodowskiej-Curie – Myśliborska – Światowida – Nowodwory.

Będzie kursowała co 8 minut i będzie się zatrzymywała na przystankach: Metro Młociny, Porajów, Myśliborska, Tarchomin, Mehoffera, Stefanika i Nowodwory.

Jej zadaniem będzie popołudniowe wzmocnienie linii **101** w kierunku Tarchomina i Nowodworów. Zastąpienie dwóch linii ekspresowych kursujących rano jedną linią ekspresową kursującą po południu wynika z tego, że szczyt popołudniowy jest nieco bardziej rozłożony w czasie od szczytu porannego. Potoki pasażerskie są mniejsze. Niepotrzebne będą więc aż dwie linie ekspresowe. A w związku z tym, że linia będzie się zatrzymywała na większej liczbie przystanków, niż **E-4** i **E-8** oraz będzie kursowała z inną częstotliwością, zapadła decyzja, że będzie miała również inny numer. Linia **E-6** wraz z linią **101** (która w popołudniowym szczycie będzie kursowała częściej niż w porannym), zapewnią wystarczającą podaż miejsc.

Linia 508

Jej trasa nie zmieni się. Będzie jednak kursowała rzadziej niż obecnie, czyli co 7 minut w szczycie porannym i co 10 minut w godzinach szczytu popołudniowego. Poza godzinami szczytu i w weekendy linia będzie kursowała co 20 minut.

Dodatkowo, poza szczytem i w weekendy, jej rozkład zostanie w pełni skoordynowany z rozkładami linii **510** i **511**.

Linia 510

Jej trasa zostanie nieznacznie zmodyfikowana. Autobus, jadąc w kierunku Nowodworów skręci w lewo w ul. Włościańską, przejedzie obok pętli Metro Marymont i na Trasę AK zjedzie przez ul. Żelazowską, tak by na przystanku Park Kaskada, wspólnie z liniami **186** i **508** zabierać na Białołękę pasażerów z metra i tramwaju. Częstotliwość linii nie zostanie zmieniona i będzie wynosiła 20 minut.

Linia 511

Linia pozostanie na swojej obecnej trasie. Będzie kursowała co 7 minut w szczycie porannym, co 10 minut w szczycie popołudniowym i co 20 minut poza szczytem i w weekendy. Dodatkowo, poza szczytem i w weekendy, jej rozkład zostanie w pełni skoordynowany z rozkładami linii **508** i **510**.

Prawdopodobnie linia zostanie również skierowana przez most Marii Skłodowskiej-Curie. Stanie się to jednak ewentualnie w drugim etapie, po oddaniu do użytku wiaduktu w ciągu ul. Modlińskiej (do czasu jego uruchomienia na zjeździe z mostu będą się mogły tworzyć korki). W tej sprawie ZTM będzie również zbierał opinie pasażerów.



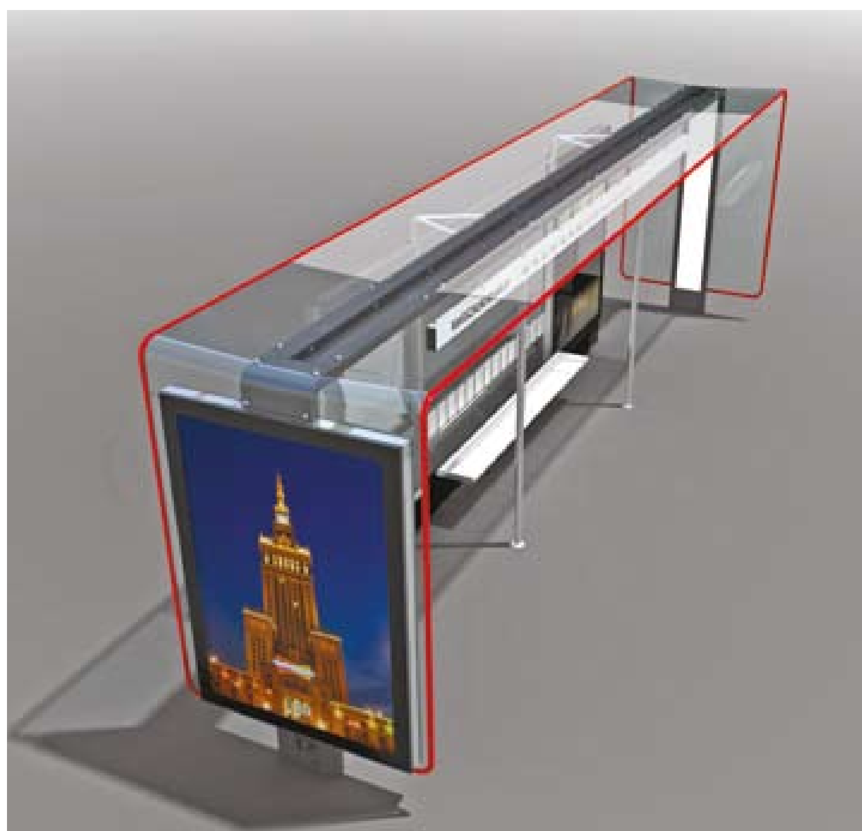
Prywatna firma reklamowa ustawi ponad 1,5 tysiąca eleganckich i funkcjonalnych wiat

PRZYSTANEK WARSZAWA

STOLICA JEST JEDNYM Z NAJDYNAMICZNIEJ ROZWIJAJĄCYCH SIĘ EUROPEJSKICH MIAST. Z KAŻDYM ROKIEM STAJE SIĘ PIĘKNIEJSZA I CORAZ BARDZIEJ NOWOCZESNA. DLATEGO ZMIENIĆ SIĘ MUSZĄ RÓWNIEŻ I WARSZAWSKIE PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. STANIE SIĘ TO JUŻ WKRÓTCE. PRZYSTANKI WYPIĘKNIEJĄ I ODMŁODNIEJĄ. BĘDĄ NIE TYLKO ŁADNIEJSZE, ALE I BARDZIEJ FUNKCJONALNE. STANĄ SIĘ JEDNĄ Z WIELU WIZYTÓWEK WARSZAWY JAKO PRAWDZIWIE EUROPEJSKIEJ METROPOLII. WSZYSTKO DZIĘKI REALIZOWANEMU PROJEKTOWI „PRZYSTANEK KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ", KTÓRY ZAKŁADA WYMIANĘ 1580 WARSZAWSKICH WIAT PRZYSTANKOWYCH.

W dziedzinie małej architektury miejskiej lub – jak kto woli – mebli miejskich (do nich zaliczają się wiaty przystankowe), panuje obecnie dość duża różnorodność. W miejscach zatrzymywania się autobusów i tramwajów można zaobserwować zarówno wiaty z przełomu lat 70. i 80. ubiegłego wieku, jak i konstrukcje bardziej współczesne. Dlatego ten wycinek przestrzeni publicznej wymaga uporządkowania. Stanie się to przy współudziale partnera prywatnego, który ustawi nowe wiaty wraz z wyposażeniem dodatkowym (słupki i ławeczki przystankowe oraz stojaki rowerowe).

Należy koniecznie zwrócić uwagę na fakt, iż jest to pierwsze tego typu przedsięwzięcie w Warszawie. Przedsięwzięcie, w którym partner prywatny zostanie wybrany na drodze postępowania koncesji, którego podstawą jest Ustawa o koncesji na roboty budowla-



Nowe wiaty staną się jedną z wielu wizytówek Warszawy

KORZYŚCI DLA MIASTA Z UDZIAŁU W TYM PROJEKCIE SĄ OGROMNE. MIASTO ZYSKA PONAD 1,5 TYSIĄCA ELEGANCKICH I FUNKCJONALNYCH WIAT. PRYWATNA FIRMA BĘDZIE JE UTRZYMYWAĆ W CZYSTOŚCI. PONADTO MIASTO BĘDZIE MIAŁO UDZIAŁ W PRZYCHODACH KONCESJONARIUSZA.

ne lub usługi. W zamian za ustawienie nowych wiat partner prywatny będzie mógł na przystankach prowadzić działalność reklamową. Reklamy będą umieszczane w specjalnych panelach na wiatach. Dochód ze sprzedaży powierzchni reklamowej będzie jedynym wynagrodzeniem koncesjonariusza.

Warto podkreślić, że wiaty zostaną postawione w bardzo atrakcyjnych dla firm reklamowych lokalizacjach. 625 zadaszeń, według projektu wybranego przez miasto, stanie głównie w centrum, a także częściowo na terenie ościennych dzielnic (w najbardziej reprezentacyjnych miejscach). Na pozostałych 955 przystankach staną wiaty z produkcji seryjnej, które będą jednak musiały zostać zaakceptowane przez władze Warszawy. Lokalizacje dla wiat seryjnych zostały wybrane nie tylko pod względem atrakcyjności reklamowej, ale również miejsc, gdzie wiaty są potrzebne (wiat nie ma w ogóle lub są w bardzo złym stanie).

OGROMNE KORZYŚCI

Dodatkowo, na obszarach objętych nadzorem Stołecznego Konserwatora Zabytków oraz w miejsce wiat z produkcji seryjnej, partner prywatny będzie miał możliwość ustawienia trzeciego typu wiaty tzw. konserwatorskiego.

Korzyści dla miasta z udziału w tym projekcie są ogromne. Miasto zyska ponad 1,5 tysiąca eleganckich i funkcjonalnych wiat. Co istotne, od razu po ich odbiorze stawać się będą własnością miasta. Dodatkowo partner prywatny będzie partycypował w kosztach sprzątania przystanków i będzie zobowiązany do utrzymywania ich w czystości. Ponadto miasto będzie miało udział w przychodach koncesjonariusza, gdy ten osiągnie określoną wcześniej kwotę referencyjną (wysokość tej kwoty, powyżej której miasto będzie miało udział w zyskach, a także wielkość tego udziału nie są jeszcze znane).

Wybrany rodzaj postępowania, tj. postępowanie o koncesję różni się od tradycyjnego trybu zamówień publicznych. Cała procedura może być mniej sformalizowana i pozwala także na prowadzenie dialogu z zainteresowanymi firmami. Dzięki temu cele założone przez Warszawę zostaną osiągnięte w oparciu o wiedzę i doświadczenie firm reklamowych, które są obecne nie tylko na polskim, ale również i na światowym rynku.

PIONIERSKIE ROZWIĄZANIE

Realizowany w stolicy projekt ma charakter pionierski, dlatego tak ważne było szczegółowe opracowanie wszelkich jego aspektów oraz przeprowadzenie dokładnych analiz i uzyskanie opinii ekspertów w sprawach prawnych oraz finansowo-budżetowych. W połowie ubiegłego roku odbyły się już spotkania negocjacyjne ze wszystkimi zainteresowanymi firmami (Clear Channel Poland, JCDecaux Polska, konsorcjum Universum Digital i UPG Warszawa, konsorcjum Ströer Polska i AMS oraz konsorcjum CAM Polski Outdoor i CAM Media). Pozwoliły one na jasne sprecyzowanie wymagań i oczekiwań obu stron przy jednoczesnym zachowaniu uczciwej konkurencji i zasad dotyczących równego traktowania. W ciągu najbliższych tygodni potencjalni partnerzy prywatni zostaną zaproszeni do składania swoich ofert. Spośród nich wybrana zostanie jedna. Ze zwycięską firmą podpisana zostanie umowa o koncesję.

„EŁKI", „SOLARIA" I RESZTA...

WARSZAWSKIE PRZYSTANKI KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ JUŻ NIEBAWEM ZMIENIĄ SIĘ NIE DO POZNANIA. WSZYSTKO DZIĘKI ELEGANCKIM I NOWOCZESNYM, PRZESZKLONYM WIATOM PRZYSTANKOWYM, KTÓRYCH USTAWIANIEM ZAJMIE SIĘ – WYBRANA PRZEZ WŁADZE MIASTA – PRYWATNA FIRMA REKLAMOWA. OPERATOR POSTAWI PONAD 1,5 TYS. NOWYCH ZADASZEŃ. DO LAMUSA TRAFIĄ DOBRZE ZNANE WARSZAWIAKOM STARSZE KONSTRUKCJE. TO DOBRA OKAZJA, BY PRZYPOMNIEĆ HISTORIĘ STOŁECZNYCH WIAT PRZYSTANKOWYCH.



Na warszawskich przystankach historia spotyka się ze współczesnością



Co łączy Trasę Łazienkowską z dzielnicą Targówek? Nie, nie chodzi wcale o autobus linii 162. Jedna z najbardziej ruchliwych stołecznych arterii oraz jedna z siedmiu dzielnic, leżących na prawym brzegu Wisły „dały" imiona dwóm modelom wiat przystankowych. Wiaty: „Łazienkowska" oraz „Targówek", choć nie należą – łagodnie mówiąc – ani do najmłodszych, ani do najpiękniejszych, wciąż stanowią nieodłączny element przystankowego krajobrazu poza centrum miasta. Warto je wspomnieć również z innego powodu – oba te modele są niejako „łącznikiem" między współczesnością a historią warszawskich zadaszeń przystankowych. Historią, która na dobre rozpoczęła się w drugiej połowie lat 40.

ZANIM POJAWIŁY SIĘ WIATY

Na początek jednak kilka słów o samych przystankach. Już na przełomie XIX i XX wieku pojawiły się na nich czerwone, żeliwne słupki z nakładaną dwujęzyczną tablicą (w języku polskim oraz – co zrozumiałe – rosyjskim). Tablice były ozdabiane przez ówczesnych rzemieślników. Na słupkach nie umieszczano jeszcze wtedy informacji o numerach linii czy czasach odjazdów. Takie oznaczenia wprowadzono dopiero w chwili uruchomienia w stolicy tramwajów elektrycznych, których poszczególne linie oznaczono kolorami.

W latach 20. XX wieku dyrekcja Tramwajów i Autobusów wprowadziła nowy wzór słupka przystankowego. Były to drewniane słupy z tablicami informującymi, iż jest to przystanek tramwajów i autobusów. W latach 30. z kolei, wraz z rozwojem elektryczności, na śródmiejskich ulicach pojawiły się przystanki podświetlane.

Po II wojnie światowej tabliczkę z informacją słowną zastąpiono znakiem z literą A (przystanek autobusowy), T (przystanek tramwajowy) lub T-bus (przystanek trolejbusowy).

EKOPRZYSTANKI? BEZ KITU...

Wracając do wiat - wprawdzie pierwsze pojawiły się w stolicy jeszcze przed wojną, jednak można je było spotkać jedynie przy trasach linii podmiejskich. Niestety, przedwojenna zabudowa by-



Wiata Łazienkowska

ła bardzo gęsta a ulice wąskie, co skutecznie uniemożliwiało stawianie wiat na szeroką skalę. Pierwsze powojenne wiaty, od których zaczęła się historia, pojawiły się ok. 1946 lub 1947 roku. Były to konstrukcje niemal całkowicie drewniane. Jedynie ich dachy pokryte były blachą lub eternitem. Początkowo z luksusu schronienia się pod takim daszkiem korzystać mogli jedynie pasażerowie trolejbusów. Dopiero potem stopniowo zaczęły pojawiać się na wybranych pętlach autobusowych i tramwajowych.

WYDŁUBYWANIE KITU BYŁO JEDNA Z FORM ZABIJANIA CZASU W OCZEKIWANIU NA PRZYJAZD TRAMWAJU LUB AUTOBUSU.

Kolejnym „milowym krokiem" w historii warszawskich wiat było wprowadzenie, na początku lat 60. typu wiat nazwanego „Stolica". Charakteryzowały się one bardzo prostą konstrukcją ze stalowych rur, do których przytwierdzone były tafle zbrojonego szkła i ławeczki. Wiaty miały bardzo charakterystyczne łukowe, „zapadnięte" daszki. Konstrukcje te cieszyły się dużym powodzeniem, gdyż były bardzo łatwe w konserwacji. Ich daszki, jakbyśmy dziś powiedzieli, były także nieco „eko". To nic, że zawierały toksyczny azbest. Lubiły jednak porastać mchem, co niektórym zapracowanym pasażerom mogło dawać namiastkę kontaktu z naturą. Zbrojone szyby w tych wiatach osadzane były za pomocą kitu, który trzeba było jednak często uzupełniać. Jego wydłubywanie było jedną z form… zabijania czasu w oczekiwaniu na przyjazd tramwaju lub autobusu. Tego typu wiaty montowane były na przystankach do roku 1974. Obecnie ostatnią konstrukcję tego typu można znaleźć na jednym z przystanków przy ul. Przasnyskiej.

NIESTRASZNE JEJ DESZCZE I SKWAR

W 1974 roku nastąpiła przystankowa zmiana warty. Wtedy to oddana do ruchu została Trasa Łazienkowska. A na przystankach wzdłuż tej arterii stanęły eleganckie i nowoczesne – jak na owe czasy – szare, aluminiowe wiaty. Ten typ swoją nazwę zawdzięcza właśnie tej bardzo ruchliwej trzypasmówce – wiata „Łazienkowska". Nazywany bywa również wiatą typu „Ł" lub po prostu „ełką". Wiaty tego typu bardzo szybko zaczęły pojawiać się również na przystankach w innych częściach Warszawy. W ciągu kolejnych 15 lat stały się ich nieodłącznym elementem. Bardzo często można spotkać je i dziś. Większość z nich została jednak bardzo mocno nadszarpnięta zębem czasu. Wiele z nich jest wręcz w opłakanym stanie. Co bardziej złośliwi pasażerowie mówią o nich, że to „wystawy złomu". Wciąż też zdarzają się pasażerowie, którzy bronią tych konstrukcji. Zapewniają one bowiem skuteczną ochronę zarówno przed letnim skwarem (dzięki „pełnemu" dachowi), jak i przed jesiennym deszczem lub wiatrem. Nie można również nie docenić ich kolejnej zalety. Są to wiaty najtrwalsze. Są bardzo stabilne. Tej stabilności nie są w

Wiata typu Targówek





Wiata typu Adpol



Estetyczny koszmar – konstrukcje okryte blachą falistą jakie jeszcze kilka lat temu straszyły na pętli autobusowej Huta



Obecnie w tym miejscu znajduje się imponujący Węzeł Komunikacyjny Młociny

stanie osłabić częste akty wandalizmu lub działalność korozji. Pasażerowie czekając pod taką wiatą na autobus są także w najmniejszym stopniu narażeni na niebezpieczeństwo również, choć to może się wydawać mało prawdopodobne, w wyniku kolizji z samochodem. Ich przeciwieństwem pod tym względem są natomiast – podobne z wyglądu wiaty typu „Targówek", które szybko ulegają korozji, a w razie wypadków składają się niczym domki z kart.

NIE PRZENOŚCIE NAM TARGÓWKA NA BEMOWO

Lata 90. to kolejny ważny etap w rozwoju warszawskiej infrastruktury przystankowej. W miejscach, w których zatrzymują się autobusy i tramwaje, pojawiły się całkiem nowe konstrukcje. Oprócz wspomnianego wcześniej „Targówka" warszawiacy po raz pierwszy ujrzeli charakterystyczne czerwone, półokrągłe wiaty nazywane „Adpolami" (od nazwy firmy, która je postawiła). Zanim jednak opiszemy te zadaszenia, warto chociaż krótko wspomnieć o wiatach typu „Targówek". Jak łatwo się domyślić, ich nazwa wzięła się stąd, że po raz pierwszy pojawiły się na terenie tej warszawskiej dzielnicy. Od wiat typu „Ł" różnią się m.in. barwą – są krwiście czerwone. Obecnie ich widok również nie należy do rzadkości, choć wbrew nazwie, zamiast na Targówku, częściej można je znaleźć chociażby na... Bemowie.

Umowa z firmą Adpol została zawarta w roku 1991. Na jej mocy zostało ustawionych ponad 500 czerwonych wiat o zaokrąglonych kształtach. Zyskały one uznanie pasażerów z racji swojego estetycznego, nowoczesnego wyglądu (mimo, że od tamtej pory minęło 20 lat wciąż wielu warszawiaków uważa je za nowoczesne). Prywatny operator, należący do grupy AMS, nie tylko zakupił i zamontował zadaszenia, ale również przejął na siebie obowiązek ich utrzymania, czyli sprzątania, odśnieżania, a nawet uzupełniania ubytków nawierzchni przystanków. W zamian otrzymał wyłączność na prowadzenie działalności reklamowej.

GORĄCO – CZY ZIMA, CZY LATO

Umowa z pierwszym, i jak do tej pory jedynym prywatnym operatorem wiat przystankowych, była przedsięwzięciem pionierskim. Obie strony umowy odnosiły korzyści ze współpracy. Operator zarabiał na reklamach. Miasto zaś zyskało eleganckie wiaty, a ponadto nie zostało pozbawione przychodów z tytułu działalności reklamowej. Oprócz niebagatelnych kwot zaoszczędzanych na sprzątaniu i odśnieżaniu przystanków, do miejskiej kasy wpływał – zgodnie z umową – niewielki procent przychodów uzyskanych przez operatora.

Zaś same wiaty nie są niestety pozbawione wad. Ich przezroczysty dach nie chroni dostatecznie przed słońcem. To sprawia, że – w czasie upałów – wiaty zamieniają się w „uliczne solaria". Kolejna wada ujawnia się w okresie jesiennych słot lub zimowych mrozów. Są one zbyt wąskie, by pomieścić wszystkich przemoczonych lub przemarzniętych pasażerów, którzy chcą się pod nimi schronić.

Prywatny operator na przestrzeni lat starał się uatrakcyjnić pasażerom oczekiwanie na tramwaj lub autobus. W połowie lat 90., w ramach akcji reklamowej jednej z rozgłośni radiowych, pod wiatami zostały zainstalowane głośniki nadające jej program. Były jednak masowo niszczone co powodowało, że strasznie zniekształcały dźwięk. Dobywający się z głośników jazgot denerwował pasażerów. Osoby starsze protestowały również dlatego, że głośniki przypominały im znienawidzone w czasie okupacji „szczekaczki". W ramach innej akcji reklamowej – tym razem jednego z koncernów energetycznych, kilka lat temu w wiatach zostały zamontowane także nagrzewnice, które były wybawieniem w czasie dotkliwych mrozów. Wielu pasażerów do dziś wspomina je z rozrzewnieniem.



Nad peronami pętli przy Dworcu Centralnym są gigantyczne konstrukcje nawiązujące wyglądem do budynku dworca

NA PRZYSTANEK PO GAZETKĘ

Bieżąca dekada zaowocowała całkiem nowymi, wcześniej niespotykanymi typami i rodzajami wiat. W 2001 roku, na ciągu ul. Marszałkowskiej, pojawiły się wiaty w kolorze butelkowej zieleni. Kilka lat później, bo w 2005 roku, na przystankach tramwajowych przy tej samej ulicy pojawiły się również zielone wiaty, które nie miały ścianek bocznych. Wymuszone to zostało niewielkimi rozmiarami wysepek tramwajowych. Boczne ścianki uniemożliwiłyby pasażerom swobodne poruszanie się po wysepce. Przed ratuszem dzielnicy Bemowo pojawiła się wiata zintegrowana z... kioskiem ruchu. Nad peronami pętli przy Dworcu Centralnym pojawiły się za to gigantyczne, szklane konstrukcje z żółtymi elementami, które nawiązują do wyglądu budynku dworca. Po remoncie Krakowskiego Przedmieścia, przy tej reprezentacyjnej ulicy, stanęły z kolei wiaty wykonane niemal całkowicie ze szkła. Dzięki temu nie zaburzają historycznego wystroju ulicy.

W latach 2008-2009 na 170 przystankach stanęły skromne, choć eleganckie szare wiaty, z elementami czerwieni. Zostały postawione przez firmy Tejbrant oraz Budotechnika. Stanęły na przystankach pozbawionych wcześniej zadaszeń lub na takich, na których istniejące konstrukcje znajdowały się w opłakanym stanie.

Nie można nie wspomnieć także o gigantycznych wiatach, które w ubiegłym roku zostały zainstalowane na przystankach autobusowo-tramwajowych przy Trasie W-Z. Monumentalne konstrukcje, które stoją na przystankach przy pl. Bankowym oraz „przy miśkach", „okrywają" niemal całe wysepki przystankowe. Ich bardzo nowoczesny design idealnie wpisuje się w otoczenie, zwłaszcza na pl. Bankowym. Ale także i po drugiej stronie Wisły. Na przystankach przy Parku Praskim dobrze komponują się z zabytkową bryłą katedry św. Floriana.

To dobre przykłady przystankowej małej architektury. Ale są też i złe. Na niektórych przystankach wciąż można bowiem spotkać różne dziwne konstrukcje, które dla pasażerów są estetycznym koszmarem, jak np. budki pokryte blachą falistą. Nie są one jednak na szczęście własnością ZTM.

IDZIE NOWE

W roku 2005 Urząd m.st. Warszawy postanowił przeprowadzić procedurę wyboru nowego typu wiaty przystankowej, o takim wzorze, który będzie wyjątkowy i jedyny dla Warszawy; tzw. wiaty warszawskiej. Komisji Konkursowej zależało, by zwycięskie rozwiązanie było wiatrochłonne, chroniło przed deszczem, umożliwiało pasażerom dobry dostęp do informacji: planu miasta, rozkładu jazdy – aby te informacje były rozsądnie umieszczone, widoczne oraz dobrze oświetlone. Istotną kwestię stanowiły również sposoby mycia i konserwowania wiat. W wyniku tego konkursu został wybrany model wiaty, który na warszawskich przystankach zacznie pojawiać się od przyszłego roku. Ustawianiem oraz utrzymaniem nowych wiat zajmie się wybrany przez miasto prywatny operator, który – tak samo jak Adpol – będzie czerpał zyski z tytułu sprzedaży powierzchni reklamowej.

Gdzieniegdzie jeszcze straszą tego typu „koszmarki", nie są one jednak własnością ZTM



PRZEDSTAWIAMY KRÓTKI PRZEWODNIK PO NAJCZĘŚCIEJ SPOTYKANYCH WARSZAWSKICH WIATACH PRZYSTANKOWYCH.

CHRONIĄ PRZED WIATREM I DESZCZEM



ŁAZIENKOWSKA – Szarość, szarość widzę... Pierwsze pojawiły się oczywiście na Trasie Łazienkowskiej. Pomijając wątpliwe walory estetyczne wiaty, trzeba przyznać, że to bardzo trwała konstrukcja. Jak mawiają sąsiedzi zza wschodniej granicy: „Gniotsa, nie łamiotsa"



ADPOL – Pojawiły się w latach 90. i od razu powiało nowoczesnością. Z czasem były jeszcze udoskonalane. A to nagrzewnica, a to głośniki od radyjka. A pasażerowie i tak ich nie lubią. Przezywają je solariami. Lubi je za to, i to bardzo, tlenek żelaza, zwany potocznie rdzą.



BUDOTECHNIKA URBI – Prosta, ale nie toporna. Szara, ale nie przygnębiająca. Całkiem estetyczna i nowoczesna konstrukcja. Eleganckiego sznytu dodają jej czerwone „wstawki". Do tego jest dość przestronna. Wiaty tego typu pojawiły się tam, gdzie pasażerowie wcześniej mokli lub gdzie stojące wiaty zagrażały ich bezpieczeństwu.



TARGÓWEK – Pierwsze pojawiły się na Targówku, potem przeniosły się na Bemowo. To młodsza „siostra" wiaty Łazienkowskiej. Młodsza co wcale nie znaczy, że piękniejsza. Zresztą o gustach się nie dyskutuje. Dają schronienie przed deszczem i to jest najważniejsze.



TEJBRANT CITY – Kolorystycznie bardzo przypomina Budotechnikę. Różni się od niej nieco kształtem. Ma bardziej finezyjną linię. W stołecznym przystankowym krajobrazie pojawiła się stosunkowo niedawno. Już jednak znaleźli się pasażerowie, którzy narzekają, że jest im pod nią za ciasno.

„W ŚWIECIE BEZ WANDALI NIE TRZEBA LOSOWAĆ"

DRAMAT SPOŁECZNO-OBYCZAJOWY Z ELEMENTAMI KINA DROGI. W ROLACH GŁÓWNYCH – MIROSŁAW SZEWCZYK I MARIUSZ ZYCH Z POGOTOWIA PRZYSTANKOWEGO ZTM. W POZOSTAŁYCH ROLACH – MŁOTEK, DREWNIANE LISTWY I WIERTARKA.

PIŁOWALI ŁAWKĘ NA PRZYSTANKU. ZATRZYMAŁA ICH STRAŻ MIEJSKA.
TRÓJKA MĘŻCZYZN ZOSTAŁA ZATRZYMANA NA PRZYSTANKU AUTOBUSOWYM NA UL. GRÓJECKIEJ, KIEDY MONITORING MIEJSKI ZAREJESTROWAŁ, JAK CAŁA TRÓJKA PIŁĄ RĘCZNĄ PRÓBOWAŁA POCIĄĆ DREWNIANĄ ŁAWKĘ. ZATRZYMANI BYLI POD WPŁYWEM ALKOHOLU.
WWW.NASZEMIASTO.PL
5.11.2011

Białe dostawcze Renault podjeżdża na przystanek autobusowy Kondratowicza 01 na warszawskim Targówku. Jest wtorek 27 marca, chwilę po ósmej. Mężczyzna siedzący na miejscu pasażera szybko opuszcza samochód, zbliża się do przystanku, otwiera gablotę z rozkładami jazdy, jednym ruchem ręki… wymienia rozkład i wraca do samochodu. Mężczyzna to Mirosław Szewczyk – pracownik pogotowia przystankowego ZTM. Towarzyszy mu Mariusz Zych. Obydwaj pracują w firmie Trebor obsługującej, na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego, przystanki komunikacji miejskiej. *Dzisiaj wpadły nam proste zlecenia, przede wszystkim wymiana rozkładów jazdy, uzupełnienie naklejek i drobne naprawy. Niestety, takie dyżury to rzadkość. Zazwyczaj wozimy ze sobą ciężki sprzęt. Zaprawa do sporządzania betonu, kilof, szyby pokaźnych rozmiarów to codzienność* – mówi Mirosław Szewczyk. Kolejny punkt to przystanek autobusowy św. Hieronima. Ale po kolei…



Mariusz Zych nakleja nowe logo ZTM na przystanku Kobiałka 01

ROZKŁADY JAZDY – TOWAR PIERWSZEJ POTRZEBY

Kwadrans przed ósmą stoimy przed bramą zajezdni tramwajowej Żoliborz. Na jej terenie ma siedzibę Dział Zarządzania Infrastrukturą Przystankową ZTM. Stąd każdego dnia wyruszają pracownicy pogotowia przystankowego, których zadaniem jest utrzymanie i konserwacja przystanków komunikacji miejskiej.

Mariusz Zych i Mirosław Szewczyk są gotowi. *Wszystko, co będzie nam dzisiaj potrzebne mamy już w samochodzie. Zabieramy niewiele: rozkłady jazdy do wymiany, nowe plansze z rozkładami, drewniane listwy do ławki oraz obowiązkowy sprzęt, czyli młotki, śrubki, wiertarkę…* – opowiada Mariusz Zych.

Każdy dzień pracy rozpoczynamy od losowania zleceń. Dzisiaj mieliśmy farta. Betonowanie przewróconych słupków i wstawianie wybitych szyb przypadło innym brygadom – żartuje pan Mirosław. *W idealnym świecie bez wandali nie musielibyśmy losować. Naszym głównym zadaniem byłoby wymienienie tego, co nieaktualne i zniszczone w wyniku użytkowania. Niestety, większość prac to naprawa elementów, które zostały zniszczone celowo* – dodaje.

Zarząd Transportu Miejskiego odpowiada za 5,5 tysiąca przystanków komunikacji miejskiej. W 2011 roku na naprawę zniszczonych przez wandali przystanków wydano ponad dwa miliony złotych.

Dojeżdżamy do przystanku Kobiałka 01. Mariusz Zych wyskakuje z samochodu. W jednym ręku naklejka z logo ZTM, w drugim ściereczka. Przeciera powierzchnię, żeby ją odtłuścić, nakleja logo i szybko wraca do samochodu. Panowie ustalają dalszą trasę. Decydują, że najwygodniej będzie od razu pojechać na Bródno. Na dwóch przystankach autobusowych trzeba wymienić rozkłady jazdy.



Sprawna podmiana rozkładu jazdy przez Mirosława Szewczyka na przystanku Kondratowicza 01

WARSZAWA. PAWEŁ D. I MACIEJ M. RZUCILI W WIATĘ PŁYTĄ CHODNIKOWĄ
PAWEŁ D. (20 L.) I MACIEJ M. (20 L.) WYPILI KILKA GŁĘBSZYCH KIELISZKÓW. GDY WRACALI DO DOMU, POSTANOWILI SIĘ POPISAĆ PRZED ZNAJOMYMI, DLATEGO W PEWNYM MOMENCIE WYRWALI PŁYTĘ CHODNIKOWĄ NA UL. ŻEROMSKIEGO I RZUCILI W WIATĘ PRZYSTANKU. JAK SIĘ POTEM OKAZAŁO, MIELI WE KRWI PO 1,5 PROMILA ALKOHOLU.
SUPER EXPRESS 4.01.2012

Na każdym przystanku znajdują się określone materiały informacyjne. Nie powinno zabraknąć naklejki z nazwą przystanku, symbolu autobusu lub tramwaju, w zależności od rodzaju przystanku i oczywiście rozkładów jazdy – wyjaśnia pan Mirosław. *Z moich obserwacji wynika, że rozkłady jazdy komunikacji miejskiej są towarem pierwszej potrzeby* – żartuje Mariusz Zych. *Bo jak inaczej wytłumaczyć to, że giną na potęgę* – pyta.

Z kolei naklejki z symbolem autobusu lub tramwaju są sposobem na nudę. Mam wrażenie, że ludzie czekając na autobus podchodzą do wiaty, nadrywają rogi i skubią dopóki naklejka nie odejdzie w całości – dodaje pan Mirosław.

Ale największą plagą są naklejki i ogłoszenia, które nie mają nic wspólnego z komunikacją miejską – mówi Mirosław Szewczyk. *Najaktywniejsi w naklejaniu własnych „materiałów promocyjnych" są kibice piłki nożnej. Szczególnie upodobali sobie tablice z rozkładami jazdy. To, że uniemożliwiają w ten sposób sprawdzenie godziny odjazdu, to jeden problem. Kolejny to klej, który pozostaje na tablicy pleksi po odklejeniu nalepek. Przylegają do niego kurz, piasek, paprochy i po kilku tygodniach tablice wyglądają tak, jakby wisiały co najmniej kilka lat.* Pan Mirosław przerywa opowieść, ponieważ zbliżamy się do przystanku na ulicy Kondratowicza.

Szybka wymiana rozkładu jazdy i udajemy się na poszukiwanie przystanku św. Hieronima 02. Tym razem wymiana rozkładu jazdy trwa trochę dłużej. Przystanek Hieronima 02 to słupek z gablotą na rozkłady jazdy, skonstruowaną inaczej, niż te umieszczone na wiatach. Trzeba rozkręcić całą konstrukcję, wyjąć planszę z rozkładami, odkleić stary rozkład, nakleić nowy, wsunąć planszę z rozkładem, a następnie skręcić całość. Zlecenie wykonane i możemy jechać dalej.



Wymiana rozkładu jazdy

ŁAWKA – PIERWSZA OFIARA WANDALIZMU

Przejeżdżamy przez Wisłę i docieramy na Żoliborz, zlokalizowany teoretycznie po bezpieczniejszej stronie rzeki. Pytam moich towarzyszy podróży, czy rzeczywiście więcej zniszczeń ma miejsce na Pradze. *Nie zauważyłem takiej prawidłowości. Są miejsca w Warszawie, bez względu na to, czy to Bielany czy Szmulki, gdzie jesteśmy regularnie. A wynika to stąd, że prawdopodobnie chwilę po naszej wizycie, amatorzy silnych doznań wybijają szyby w przystanku albo „demontują" tablicę z rozkładami* – opowiada pan Mirosław. *A wracając do złej sławy Pragi, odnoszę wrażenie, że ostatnio się uspokoiło. Być może ma to związek ze zbliżającymi się rozgrywkami Euro. Miasto realizuje po prawej stronie Wisły sporo inwestycji, więc w wielu miejscach zainstalowano monitoring i częściej pojawiają się partole policji i straży miejskiej* – dodaje.

Jesteśmy już na ulicy ks. Popiełuszki. Na przystanku autobusowym trzeba wymienić drewniane listwy w ławce – pierwszej dzisiaj „ofierze" wandalizmu.

W 2011 roku Zarząd Transportu Miejskiego odnotował 3542 uszkodzenia wiat oraz 7311 wyrwanych i uszko-





Ekspresowy demontaż połamanych listew i równie szybki montaż nowych

dzonych słupków przystankowych. Wandale wybili 1172 szyby, uszkodzili 900 ławek i zniszczyli 16886 rozkładów jazdy.

Panowie Mirosław i Mariusz w ekspresowym tempie wyjmują z samochodu niezbędny sprzęt. W czasie, gdy jeden z nich demontuje połamane listwy, drugi przygotowuje nowe oraz śruby niezbędne do ich zamocowania. Po wymianie listew ławka wygląda jak nowa. Jeszcze tylko drobne zabiegi kosmetyczne i ruszamy dalej. Na przystanku przy Cmentarzu Żydowskim trzeba wymienić tablicę z rozkładami jazdy.

Tablica ma już lata świetności za sobą, ale na jej stan miały wpływ nie tylko niesprzyjające warunki atmosferyczne. *Standard* – mówi pod nosem pan Mariusz, siłując się ze śrubami mocującymi tablicę. *Powyginane rogi, okopcenia, ponieważ akurat ktoś chciał sprawdzić, czy płomień z zapalniczki da radę tablicy z pleksi i obowiązkowe pozostałości po naklejkach* – dodaje. Po kilkunastu minutach miejsce wysłużonej zajmuje nowa tablica z kompletem rozkładów jazdy i materiałów informacyjnych.

W drodze na Mokotów zahaczamy o Trasę Łazienkowską. Szybka wymiana planszy z rozkładami jazdy na przystanku autobusowym Rozbrat 02 i zostają jeszcze dwa zlecenia.

Dojeżdżamy na przystanek Modzelewskiego 04 i zastajemy połamaną gablotę, w której powinny znajdować się rozkłady jazdy autobusów. Powinny, bo niestety nic w niej nie ma. *Dzisiaj wtorek, więc albo w weekend była huczna zabawa, ktoś nie bardzo kontrolował swoje zachowanie i dostało się gablocie, albo po prostu zapragnął rozkładu jazdy* – zastanawia się głośno Mirosław Szewczyk.

Demontaż zniszczonej gabloty zajmuje dłuższą chwilę. Gabloty z rozkładami jazdy, choć często niewielkich rozmiarów, mocowane są do wiat solidnymi śrubami. W innym przypadku dość szybko ginęłyby w niewyjaśnionych okolicznościach.

Zapraszam do samochodu. Przed nami ostatni przystanek – Kostowiec 01 w Nadarzynie – zachęca pan Mariusz. Na szczęście minęły już godziny porannego szczytu, więc dość szybko docieramy do celu. Niepozorny słupek przystankowy, jedna linia autobusowa i jeden rozkład. Szybka wymiana rozkładu i wracamy do Warszawy.

Chwilę przed godz. 12 zatrzymujemy się na placu Zawiszy. Żegnamy się z bohaterami historii bogatsi o nowe doświadczenia.

Na koniec grzecznościowo pytam o plany na popołudnie. *My już dzisiaj mamy wolne, ale oczywiście inna brygada wyjeżdża na miasto. Szykują się zmiany w komunikacji, więc trzeba poinformować pasażerów* – mówi Mirosław Szewczyk.



Montaż nowej tablicy przy Cmentarzu Żydowskim



Nowa plansza z rozkładami jazdy na przystanku Rozbrat 02

NOWE PRZYSTANKI JUŻ POMAZANE

W SOBOTĘ MOST MARII SKŁODOWSKIEJ-CURIE LŚNIŁ NOWOŚCIĄ. WARSZAWIACY NIE ZDĄŻYLI SIĘ JESZCZE NACIESZYĆ NOWĄ PRZEPRAWĄ, KIEDY POJAWILI SIĘ NA NIEJ WANDALE. W WIACIE PRZYSTANKOWEJ WYBITO SZYBY. PIERWSZE ZNISZCZENIA MIAŁY MIEJSCE JESZCZE PRZED OFICJALNYM OTWARCIEM MOSTU. NA PRZYSTANKU PO BIAŁOŁĘCKIEJ STRONIE PRZEPRAWY WANDAL ZOSTAWIŁ PO SOBIE KRZYŻ CELTYCKI I NAPIS „POLFA TARCHOMIN".

TVN WARSZAWA 30.03.2012



NISZCZĄ CO POPADNIE

WANDALE NIE OSZCZĘDZAJĄ PRZYSTANKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. W UBIEGŁYM ROKU NA USUNIĘCIE SKUTKÓW ICH DZIAŁALNOŚCI ZTM MUSIAŁ WYDAĆ... PONAD 2 MLN ZŁ!

Ponad 2 mln zł to koszt zarówno samych materiałów, jak i koszt robocizny, czyli pracy brygad przystankowych.

Najczęściej ofiarami wandali padają rozkłady jazdy. W całym 2011 roku ZTM musiał wymienić ich prawie 16,9 tys. sztuk. Bardzo często niszczone, czy wręcz wyrywane są też słupki przystankowe. W ubiegłym roku wymieniono ich ponad 7,3 tys. Przez cały ubiegły rok ZTM odnotował również ponad 3,5 tys. przypadków uszkodzenia wiat. Na szczęście, rzadziej trzeba było wymieniać powybijane szyby. Brygady przystankowe działające na zlecenie ZTM wstawiły ich „tylko" ponad 1,1 tys. sztuk. Najrzadziej naprawiane były ławki – w 2011 roku zniszczono ich 900.



ROBERT CZŁAPIŃSKI – KIEROWNIK DZIAŁU ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ PRZYSTANKOWĄ ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

Wandale, niestety, nie próżnują. Codziennie dostajemy sygnały o zniszczonych wiatach, a brygady remontowe mają przysłowiowe „ręce pełne roboty". Pracują od rana do wieczora, wymieniając zdewastowane elementy. I nie są to bynajmniej jedyne koszty – oprócz ławeczek, słupków, szyb, czy rozkładów trzeba jeszcze usuwać graffiti, nalepki, nielegalnie powieszone plakaty. A to też kosztuje.

Oczywiście, staramy się usuwać zniszczenia jak najszybciej. Ale niektóre naprawy wymagają więcej czasu – trzeba zamówić i sprowadzić elementy. A czasami po prostu wyremontować całą wiatę, co z kolei wymaga uzyskania licznych pozwoleń itd. Dlatego efekty naszej pracy często nie są widoczne od razu.

Za milion złotych, wydanych w ubiegłym roku na naprawę zniszczeń, moglibyśmy zamontować na przystankach kilkadziesiąt nowych wiat. Dlatego warto się zastanowić - i po prostu nie niszczyć. Nie utrudniać pracy i dojazdu do pracy innym.

„NIE DAJ SIĘ ZROBIĆ W JAJO"
UWAŻAJ NA ŚWIĄTECZNYCH ZŁODZIEI

W OKRESIE PRZEDŚWIĄTECZNYM NALEŻY ZWRACAĆ WIĘKSZĄ UWAGĘ NA OTOCZENIE, BY NIE PAŚĆ OFIARĄ ZŁODZIEI KIESZONKOWYCH. DLATEGO ZTM PO RAZ KOLEJNY, WE WSPÓŁPRACY Z KOMENDĄ STOŁECZNĄ POLICJI, PROWADZI AKCJĘ „NIE DAJ SIĘ ZROBIĆ W JAJO".

Zbliżające się święta wielkanocne to czas żniw dla kieszonkowców, którzy wykorzystują nieuwagę podróżnych. Korzystają z tłoku na dworcach, peronach, przystankach i w sklepach. Okradają z pieniędzy, kart bankowych i dokumentów. Zarząd Transportu Miejskiego wraz z Komendą Stołeczną Policji co roku przypomina warszawiakom o konieczności zachowania wyjątkowej ostrożności podczas przedświątecznych zakupów. Oczywiście, choć akcja jest związana ze świętami, zasady bezpieczeństwa należy stosować przez cały rok. Być może niektórym osobom mogą się wydać one zbyt oczywiste, jednak – jak mówi stare polskie przysłowie – „Ostrożności nigdy za wiele".

- **TOREBKĘ ZAWSZE TRZYMAJ ZAMKNIĘTĄ PRZED SOBĄ.**
- **NIE POKAZUJ ZAWARTOŚCI PORTFELA.**
- **NOŚ PRZY SOBIE TYLKO NIEZBĘDNĄ GOTÓWKĘ.**
- **NIE NOŚ PORTFELA W TYLNYCH KIESZENIACH SPODNI.**
- **NIE NOŚ PORTFELA W ZEWNĘTRZNYCH KIESZENIACH UBRANIA**



Złodzieje kieszonkowi zazwyczaj działają w grupie, wśród nich są również nie rzucające się w oczy kobiety. Metody ich „pracy" zwykle różnią się, w zależności od doświadczenia i okoliczności. Można ich spotkać w sklepach, pojazdach komunikacji miejskiej i na dworcach kolejowych. Jak wynika z policyjnych analiz, przestępcy, przy wyciąganiu przedmiotów z kieszeni lub toreb swoich ofiar, posługują się m.in. skalpelami, sprężynami. Bardziej doświadczeni kieszonkowcy działają tylko „gołą" ręką, stosując wyuczone i wielokrotnie przećwiczone chwyty.

Złodzieje działają w następujący sposób:

- sztuczny tłok – sprawcy usypiają czujność ofiary, popychając ją i aranżując ścisk wokół niej;
- „na kosę" – kradną przecinając kieszeń, torebkę, siatkę;
- „zza parawanu" – sprawca dla niepoznaki ma płaszcz przewieszony przez rękę;
- „uwaga, złodziej" – taki okrzyk sprawia, że każdy odruchowo sięga po portfel, wskazując obserwującym go sprawcom miejsce, gdzie go trzyma.

Członkowie grup złodziejskich, według operacyjnego rozpoznania policji, działają zgodnie z poniższym podziałem ról:

- robotnik - dokonuje kradzieży (zazwyczaj ma najwyższe kwalifikacje z grupy);
- tycer - obserwując typuje przyszłą ofiarę, powoduje sztuczny tłok, zasłania robotnika i jego rękę;
- świeca - prowadzi obserwację, rozpoznaje przebywających w rejonie kradzieży policjantów;
- konik - przyjmuje od robotnika skradzione przedmioty i odchodzi w bezpieczne miejsce.

Organizatorami kampanii „Nie daj się zrobić w jajo" są: Zarząd Transportu Miejskiego, Komenda Stołeczna Policji (Wydział Wywiadowczo-Patrolowy), City Channel i AMS, a partnerami medialnymi TVP Warszawa i VOX FM.

O STANDARDACH I JUBILEUSZACH

...DYSKUTOWANO PODCZAS WSPÓLNEGO POSIEDZENIA KOMISJI AUTOBUSOWEJ IZBY GOSPODARCZEJ KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ ORAZ KOMISJI ZARZĄDÓW IGKM, JAKIE ODBYŁO SIĘ POD KONIEC MARCA W OŻAROWIE MAZOWIECKIM. UROCZYSTYM AKORDEM PIERWSZEGO DNIA BYŁY OBCHODY 20-LECIA ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE I ZARZĄDU KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W GDYNI.



Wręczono – pierwszej grupie wyróżnionych pracowników ZTM – medale Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej „Za wieloletnią pracę dla komunikacji miejskiej". Otrzymali je: srebrny – Tadeusz Roszczypała, brązowe – Grzegorz Dziemieszczyk i Tomasz Daszkiewicz.



Dyrektor Leszek Ruta wręczył prezesowi IGKM, Adamowi Karolakowi okolicznościową statuetkę z podziękowaniami za długoletnią współpracę.



Uścisk dłoni dwóch jubilatów, z prawej dyrektor ZKM w Gdyni, prof. Olgierd Wyszomirski.

OCALONY OD ZAPOMNIENIA

ZAPRASZAMY DO LEKTURY KOLEJNEGO TEKSTU Z ŻYCIA ZAPRZYJAŹNIONEGO Z ZTM KLUBU MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ. TYM RAZEM O BARWNEJ HISTORII KLUBOWYCH AUTOBUSÓW SAN H-100.

fot. KMKM



Wrak autobusu został znaleziony w prywatnej posiadłości

Autobusy typu San H-100 przez wielu uważane są za najładniejsze autobusy, które były seryjnie produkowane w Polsce. Pojazdy tego typu były produkowane przez sanocką fabrykę tylko przez 8 lat. W roku 1973 zostały zastąpione przez znane – chyba wszystkim – autobusy Autosan H-9, które na wiele lat stały się nieodłącznym elementem parku taborowego wielu krajowych przedsiębiorstw komunikacji, zarówno miejskiej, jak i dalekobieżnej.

MISTER WŚRÓD AUTOBUSÓW

Dlaczego najładniejsze? Przy ich projektowaniu, oprócz techników i inżynierów udział mieli profesorowie warszawskiej Akademii Sztuk Pięknych. Wielu uważa, że były „szczytowym osiągnięciem polskiego wzornictwa przemysłowego w okresie PRL". Autobusy były dopracowane w każdym detalu. Zastosowano specjalne odcienie kolorów niebieskiego (wersja międzymiastowa) oraz czerwonego (wersja miejska), które pojawiły się na tapicerce. Dopieszczone były m.in. deska rozdzielcza oraz szkielety foteli.

Ten egzemplarz udało się odszukać na terenie jednostki wojskowej w Rembertowie



fot. KMKM

Klub Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie posiada dwa typy Sana H-100.

Sany H-100 były niewielkimi pojazdami, które idealnie sprawdzały się w mniejszych miastach oraz na lokalnych liniach PKS-ów. Obsługiwały także linie socjalne małych przedsiębiorstw. Niestety, już w momencie rozpoczęcia produkcji autobusy były przestarzałe, dlatego kierownictwo sanockiej fabryki rozpoczęło prace nad ich nowocześniejszą wersją. Efektem tych prac stał się autobus Autosan H-9.

Wersja B (miejska) stanowiła praktycznie nieodłączny element linii komunikacyjnych w miastach powiatowych oraz mniejszych miastach wojewódzkich w latach 60. i 70. Kilkuletnie służby pojazdów kończyły się najczęściej złomowaniem lub sprzedażą prywatnym właścicielom.

ALTANKA OGRODOWA

Wiele z wozów przerobiono na altanki ogrodowe. Inne pozbawiane były silników. Taki los spotkał i klubowy pojazd. Historia remontu rozpoczęta się w roku 2005, kiedy to jeden z członków Stowarzyszenia odnalazł wrak autobusu w prywatnej posiadłości. Początkowo Klub nie był zainteresowany remontem pojazdu, gdyż Sany H-100B nigdy nie kursowały po Warszawie. Jednak świadomość, że jest to ostatni taki wóz w Polsce skłoniła miłośników do podjęcia trudu przywrócenia autobusu do stanu świetności. Rok później, dzięki współpracy z MZK w Piotrkowie Trybunalskim, rozpoczęto remont pojazdu. Niestety, w roku 2007 przedsiębiorstwo oznajmiło, że nie jest zainteresowane dalszym remontem. Klubowicze rozpoczęli dramatyczne poszukiwania osób i instytucji chętnych do współpracy, jednak zainteresowanie wozem wykazywali tylko „złomiarze". Na szczęście, dzięki Miejskim Zakła-

fot. KMKM



dom Autobusowym, miłośnicy otrzymali zgodę na prowadzenie remontu na terenie jednej z zajezdni. Poprzez ogromne zaangażowanie członków Klubu oraz nieocenioną pomoc mechaników ze „Stalowej" udało się przeprowadzić remont autobusu zgodny ze stanem pierwotnym. Obecnie jest jedynym sprawnym zachowanym pojazdem typu H-100B w Polsce.

Oprócz wersji miejskiej KMKM posiada także wersję dalekobieżną (międzymiastową) z oznaczeniem H-100A. Podobnie, jak w przypadku wersji miejskiej, pojazdy z Sanoka stanowiły większość parku taborowego lokalnych oddziałów PKS-ów w latach 60. i 70. ubiegłego wieku. Pojazdy spotykał taki sam los, jak wozy miejskie. Często były złomowane lub sprzedawane. Klubowy autobus pełnił służbę w Ludowym Wojsku Polskim. Wykorzystywany był jako pojazd sanitarny – stanowił mobilny gabinet dentystyczny. Autobus stacjonował przy szpitalu wojskowym w Poznaniu. Był wyjątkowo rzadko używany, dzięki czemu wykonał jedynie 20 000 km. W roku 2002 KMKM odszukał wóz na terenie jednostki wojskowej w Rembertowie. Po dwóch latach starań decyzją ministra obrony narodowej autobus został przekazany Stowarzyszeniu. Jest jednym z kilku zachowanych pojazdów typu H-100A w Polsce.

Więcej informacji na stronie Klubu Miłośników Komunikacji Miejskiej w Warszawie: www.kmkm.waw.pl



TERAZ MOŻESZ MIEĆ SANA U SIEBIE W DOMU!
MENNICA POLSKA S.A. WSPÓLNIE Z KLUBEM MIŁOŚNIKÓW KOMUNIKACJI MIEJSKIEJ W WARSZAWIE PRZYGOTOWAŁA SPECJALNĄ EDYCJĘ WARSZAWSKIEGO DUKATA KOMUNIKACYJNEGO Z WIZERUNKAMI KULTOWYCH AUTOBUSÓW. WŚRÓD NICH ZNAJDZIE SIĘ MIEJSKI „OGÓREK", CHAUSSON, BERLIET ORAZ SAN H-100.

CO NALEŻY ZROBIĆ, ABY OTRZYMAĆ DUKAT?
JEST TO BARDZO PROSTE. WYSTARCZY KUPIĆ BILET 30- LUB 90-DNIOWY W JEDNYM ZE SPECJALNIE OZNACZONYCH BILETOMATÓW MENNICY POLSKIEJ. WYKAZ AUTOMATÓW MOŻNA ZNALEŹĆ NA STRONIE WWW.WDK.WAW.PL



KONKURS „WIATY PRZYSTANKOWE"

Zachęcamy do odpowiedzi na trzy poniższe pytania i wysłania odpowiedzi na adres iZTM@ztm.waw.pl, w terminie do 15 kwietnia. Trzy pierwsze poprawne zgłoszenia zostaną nagrodzone brelokiem – elektroniczną ramką.

1. **Skąd się wzięła nazwa „Łazienkowska" dla szarych wiat przystankowych?**
2. **Przy jakiej ulicy w Warszawie stoi wiata przystankowa „Stolica"?**
3. **W jakim zespole przystankowym stoi najdłuższa wiata przystankowa typu „Targówek".**

Ponadto dla dwóch pierwszych osób, które odpowiedzą dodatkowo na poniższe pytania przyznamy nagrodę specjalną.

1. **Gdzie w aglomeracji warszawskiej stoi drewniana wiata przystankowa (prosimy o podanie przynajmniej jednej lokalizacji)?**
2. **Jakiego radia można było słuchać na przystankach pod wiatami firmy ADPOL?**

W konkursie nie mogą brać udziału pracownicy (i ich rodziny) ZTM i firm współpracujących.

ROZSTRZYGNIĘCIE KONKURSU

W ostatnim numerze iZTM (nr 50) ogłosiliśmy konkurs, w którym można było wygrać jeden z trzech pendrive'ów. Wystarczyło odpowiedzieć poprawnie na trzy pytania związane z komunikacją podmiejską.

Wpłynęło kilkadziesiąt poprawnych odpowiedzi. Pendrive'y otrzymują Mateusz Szewczuk, Jan Szewczuk oraz Paweł Piraszewski. Ze względu na obszerność odpowiedzi i szybkość (pierwsze zgłoszenie) przyznano dodatkową nagrodę Mateuszowi Kempistemu, który poza pendrive'm otrzymał nagrodę specjalną – album „Warszawa w powojennym kadrze". Gratulujemy!

Poniżej odpowiedzi Mateusza Kempistego.



Jakimi rodzajami pojazdu i gdzie poza autobusami i pociągami można było dojechać z Warszawy do okolicznych miejscowości?
Pierwszym podmiejskim środkiem transportu w Warszawie były omnibusy konne, które docierały do Bielan, Młocin, Marymontu i Łazienek, później do Królikarni, a także sezonowo do Zacisza, Marcelina i Wierzbna. Następnie na przedmieścia stolicy można było dojechać tramwajami. Przed wojną i w czasie wojny kursowały linie podmiejskie na Okęcie, Boernerowo, Wyścigi i do Wilanowa. Jeszcze krótko po wojnie 3 z nich (oprócz linii na Wyścigi) kończyły się poza granicami miasta. W latach 80. i 90. poza Warszawę wyjeżdżały także trolejbusy na linii do Piaseczna. W 2006 roku po raz pierwszy uruchomiono podmiejską linię turystyczną – tramwaj wodny „Zefir", łączący Stare Miasto z Serockiem. Choć pytanie nie obejmuje pociągów, warto wspomnieć, że dawniej sieć kolejowa wokół Warszawy była znacznie gęstsza, a to za sprawą linii wąskotorowych, docierających do licznych podstołecznych miejscowości.

W ilu gminach są honorowane bilety ZTM?
Bilety ZTM są honorowane w 30 gminach.

Od kiedy – proszę podać dokładną datę – objęto strefą Wspólnego Biletu odcinek kolejowy Ursus – Pruszków?
Od 15 listopada 2008 roku.

ztm warszawa




@
i
ztm
miesięcznik Zarządu Transportu Miejskiego